

2023年3月期

決算説明会

2023年5月18日

日本空港ビルディング株式会社
東証プライム（9706）

Japan Airport Terminal Co., Ltd.
<https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/>



決算説明会 2023年3月期

1. 2023年3月期（2022年度）連結決算総括

2. 2024年3月期（2023年度）連結業績予想

3. 中期経営計画の進捗状況

4. サステナビリティの取り組み

- 代表取締役社長の横田信秋でございます。
- 皆さまには、日頃より弊社事業の運営にあたり、ご理解とご支援を賜りまして、誠に有り難うございます。
- 本日は、弊社の2023年3月期 決算説明会にあたり、私から、前期の連結決算の総括、今期の連結業績予想、中期経営計画の進捗、そして、サステナビリティの取り組みについて、ご説明いたします。

(1) 事業環境

事業環境

- 新型コロナウイルス感染症は2回の感染拡大を記録するも、社会は徐々に日常へ回帰
- 10月以降、全国旅行支援が開始され、出入国制限も大幅に緩和された
- 資源価格の高騰と円安による物価上昇が続き、空港運営でも人手不足が顕在化

旅客数 (羽田空港)

- 国内線は、全国旅行支援の影響もあり、秋以降、順調に回復したものの、ビジネス需要の回復遅れが影響し修正予想をわずかに下回った
- 国際線は、出入国制限の大幅緩和と円安により、中国人以外のインバウンドを中心に旅客が増加して回復が早まり、修正予想を2割程度上回った

■ 通期旅客数実績

区 分	23/3実績 (万人)	22/3実績 (万人)	増減率 (%)	修正予想 (万人)	修正予想比 (%)	目標値 ※ (万人)	増減率 (%)
羽田国内	5,247	2,887	81.8	5,373	△ 2.3	6,900	△ 23.9
羽田国際	681	83	720.0	561	21.4	2,560	△ 73.4
羽田 計	5,928	2,970	99.6	5,934	△ 0.1	9,460	△ 37.3
成田国際	1,355	234	478.2	1,176	15.3	※ 目標値は、2025年度想定旅客数	
関空国際	512	27	1,768.5	278	84.0		
中部国際	82	5	1,391.3	79	4.3		

注) 羽田空港の旅客数は、国土交通省東京航空局HP「管内空港の利用概況集計表（月別版）」に基づく

- 2ページをご覧ください。
- はじめに、前期の状況について、ご説明いたします。
- 事業環境については、新型コロナウイルス感染症は夏と冬に2回の感染拡大を記録しましたが、社会全体としては徐々に落ち着きを取り戻していき、秋以降は、全国旅行支援が開始され、出入国制限も大幅に緩和されました。
- 一方で、資源価格の高騰と円安による物価上昇が続き、空港運営においても人手不足が顕在化しております。
- 羽田空港の旅客数は、前期より大幅に増加し、国内線は順調に回復しましたが、ビジネス需要の回復遅れが影響し、修正予想をわずかに下回りました。
- また、国際線は中国人以外のインバウンドを中心に旅客が増加し、修正予想を2割ほど上回りました。

(2) 連結業績

概況

- 商品売上高や施設利用料収入等が増加し、売上高は全てのセグメントで前期を上回った
- 損益は大幅に改善するも、上期までの回復遅れが響き、連結業績では三期連続赤字に
- 対予想では、国際線回復が想定以上に早く、売上高、損益ともに修正予想を上回った

■ 通期連結業績

注) 億円未満は切捨処理しております (単位: 億円)

区 分	上 期			下 期			通 期			修正予想 *1	差異
	23/3期	22/3期	増減	23/3期	22/3期	増減	23/3期	22/3期	増減		
売 上 高	436	258	177	694	311	382	1,130	570	559	1,059	71
（施設管理運営業）	(273)	(188)	(84)	(359)	(212)	(147)	(632)	(400)	(232)	(613)	(19)
（物品販売業）	(128)	(55)	(73)	(284)	(76)	(208)	(413)	(131)	(281)	(362)	(51)
（飲食業）	(34)	(15)	(19)	(50)	(23)	(26)	(84)	(38)	(45)	(84)	(0)
営業損失	△ 92	△ 218	125	△ 13	△ 194	181	△ 105	△ 412	306	△ 143	37
経常損失	△ 97	△ 243	145	△ 23	△ 195	172	△ 120	△ 438	317	△ 156	35
親会社株主に帰属する 当期純損失	△ 33	△ 144	111	△ 5	△ 107	101	△ 39	△ 252	213	△ 46	6
設備投資額	11	34		108	12		120	47		140	
減価償却費	144	158		145	158		289	317		290	
EBITDA	51	△ 59		132	△ 35		183	△ 95		147	
年間配当金	0.0円	0.0円		16.0円	0.0円		16.0円	0.0円		未定	
配 当 性 向	-	-		-	-		-	-		未定	

*1: 2022年11月に発表した業績予想

- ・ 3ページをご覧ください。
- ・ 2023年3月期の連結業績は、資料の赤枠に記載のとおり、
 - ・ 売上高は 1, 130億円
 - ・ 営業損失は △ 105億円
 - ・ 経常損失は △ 120億円
 - ・ 当期純損失は △ 39億円 となりました。
- ・ 対前期では、旅客数の回復に伴い、商品売上高や施設利用料収入などが増加し、売上高は全てのセグメントで増収となりました。
- ・ 秋以降は国際線が急速に回復したこともあり、損益は前期より大きく改善しましたが、上期までの回復遅れが響き、連結業績は三期連続で赤字になりました。
- ・ 一方、修正予想との比較では、国際線の回復が想定以上に早かったこともあり、売上高、損益ともに予想を上回りました。
- ・ このような状況に加え、今後の見通しなどを踏まえて、3年振りに復配することとし、期末配当は1株当たり 16円といたしました。

(1) 事業環境

事業環境

- 新型コロナウイルスの感染法上の扱いは、インフルエンザと同じ「5類」へ変更
- 社会経済活動は正常化へ向かい、訪日外国人のインバウンド需要は引き続き旺盛
- 資源高と円安による物価上昇と人手不足により、労働者の賃金は上昇傾向を示す

旅客数 (羽田空港)

- 国内線は、日本人の旅行需要などの着実な回復に加え、訪日外国人の乗継需要などもあり、コロナ前（2019暦年）に近い水準まで回復すると想定
- 国際線は、水際対策が終了し、中国人を含む訪日外国人を中心に旅客が増加して、コロナ前（2019暦年）とほぼ同じ水準まで回復すると想定

■ 通期旅客数予想

区 分	24/3予想 (万人)	23/3実績 (万人)	増減率 (%)	目標値 ※ (万人)	増減率 (%)	19暦年実績 (万人)	増減率 (%)
羽田国内	6,564	5,247	25.1	6,900	△ 4.9	6,886	△ 4.7
羽田国際	1,818	681	167.1	2,560	△ 28.9	1,853	△ 1.9
羽田 計	8,383	5,928	41.4	9,460	△ 11.4	8,740	△ 4.1
成田国際	2,374	1,355	75.1	※ 目標値は、2025年度想定旅客数			
関空国際	1,549	512	202.0				
中部国際	311	82	276.9				

- 4ページをご覧ください。
- 次に、今期の予想について、ご説明いたします。
- 事業環境は、新型コロナウイルスの感染法上の扱いが、季節性インフルエンザと同じ「5類」へと変更され、社会経済活動は正常化へ向かう中、訪日外国人のインバウンド需要は、引き続き旺盛に推移すると見ております。
- また、資源高と円安による物価上昇に加え、人手不足もあり、労働者の賃金は上昇傾向を示しております。
- 羽田空港の旅客数においても、国内線は日本人の旅行需要などの着実な回復に加え、訪日外国人の乗継需要などもあり、コロナ前に近い水準まで回復すると想定しております。
- 一方、国際線は、水際対策が終了し、中国人を含む訪日外国人を中心に旅客が増加して、コロナ前とほぼ同じ水準まで回復すると想定しております。

(2) 通期連結業績予想

概況

- 売上高は旅客数の回復に伴い増加し、全てのセグメントで増収を予想
- 連結業績は大幅に改善し、4年ぶりに黒字となる見込み
- 急回復する旅客需要への早急な対応が、今後の業績改善の鍵となる

通期連結業績予想

注) 億円未満は切捨処理しております (単位: 億円)

区 分	上期			下期			通期		
	24/3期	23/3期	増減	24/3期	23/3期	増減	24/3期	23/3期	増減
売上高	903	436	466	1,054	694	359	1,957	1,130	826
（施設管理運営業）	(424)	(273)	150	(456)	(359)	96	(880)	(632)	247
（物品販売業）	(406)	(128)	277	(522)	(284)	237	(928)	(413)	514
（飲食業）	(73)	(34)	38	(76)	(50)	25	(149)	(84)	64
営業損益	60	△ 92	152	94	△ 13	107	154	△ 105	259
経常損益	46	△ 97	143	85	△ 23	108	131	△ 120	251
親会社株主に帰属する 当期純損益	34	△ 33	67	56	△ 5	61	90	△ 39	129
設備投資額	40	11		260	108		300	120	
減価償却費	139	144		144	145		283	289	
EBITDA	199	51		238	132		437	183	
配当金	16.0円	0.0円		16.0円	16.0円		32.0円	16.0円	
配当性向	43.8%	-		26.6%	-		33.1%	-	

Japan Airport Terminal Co., Ltd.

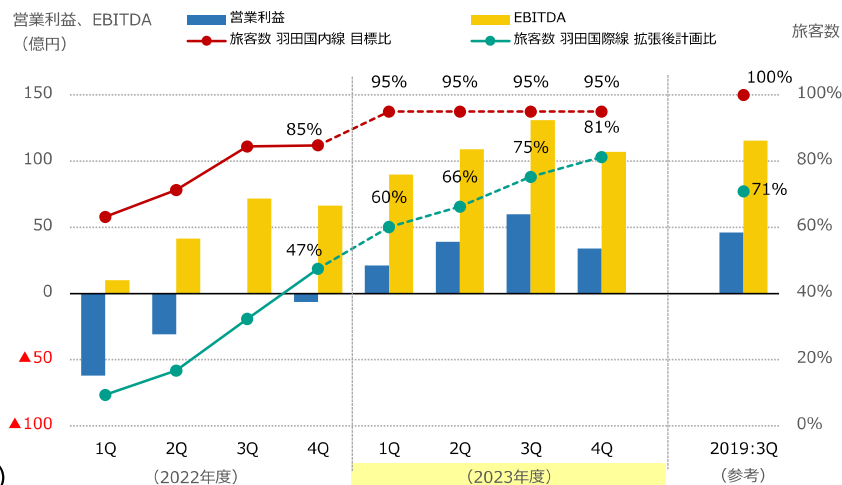
05

- 5ページをご覧ください。
- 今期の業績は、赤字に記載の通り、
 - 売上高は 1,957億円
 - 営業利益は 154億円
 - 経常利益は 131億円
 - 当期純利益は 90億円 と予想しております。
- 売上高は旅客数の回復に伴い増加し、全てのセグメントで増収と見ております。
- 連結業績は大幅に改善して、4年振りに黒字となる見込みです。
- 一方で、急回復する旅客需要に速やかに対応していくことが、今後の業績改善の鍵となってまいります。
- また、配当金につきましては、当社の株主還元の基本方針である、安定的な配当の継続と配当性向30%以上を目途とすることに鑑みて、1株当たり32円と計画しております。

(3) 業績予想の前提

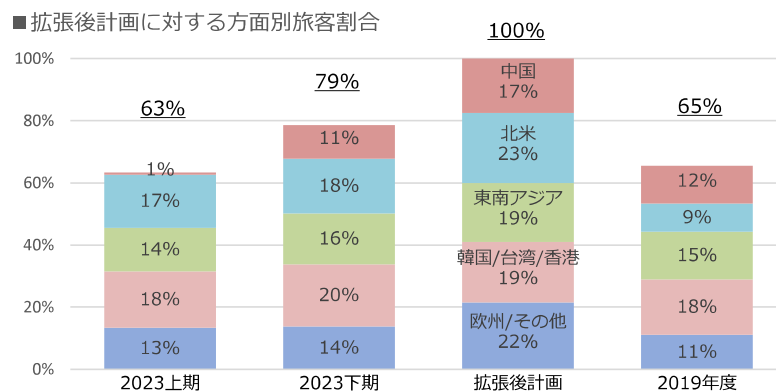
◆ 営業利益、EBITDAの四半期推移

- 旅客数回復に伴い、営業利益は1Qに黒字に転換し、その後も順調に改善を見込む
- 4Qは年度末に竣工する工事等により費用が増加し、利益は一時的に減少する見通し



◆ 国際線旅客数 方面別内訳（羽田空港）

- 2020年3月の発着枠拡大で北米・欧州方面のシェアが増加
- 上期には、北米方面はコロナ前を上回り、中国方面は回復が遅れているものの、全体としては2019年度の水準まで回復する見通し
- 欧州方面はロシア上空の飛行回避により伸び悩むが、中国方面は下期から本格的に回復し、全体としては2019年度の水準を超える見通し

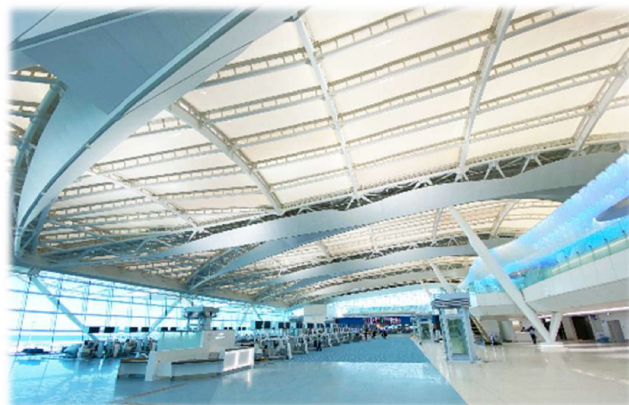


- ・ 6ページをご覧ください。
- ・ ここでは、業績予想の前提についてご説明いたします。
- ・ まずは、羽田空港の国内線と国際線の旅客数と、当社の連結業績の四半期推移を示しております。
- ・ 営業利益は第1四半期から黒字に転換し、その後も順調に改善しますが、第4四半期については、年度末に竣工する工事などにより費用が増えるため、利益は一時的に減少すると想定しております。
- ・ つぎに、国際線旅客数の方面別内訳を示しております。2020年3月の発着枠拡大後の旅客数を100%として、方面別の旅客数を比率で表示しております。
- ・ 上期の時点で、北米方面はコロナ前を大きく上回り、中国方面は回復が遅れているものの、全体としては19年度の水準まで回復すると見ております。
- ・ 欧州方面はロシア上空の飛行を回避しているため伸び悩みますが、中国方面については下期から本格的に回復していくことが予想されます。

(4) 急回復する旅客需要への対応

◆ 第2ターミナル国際線施設の運用再開

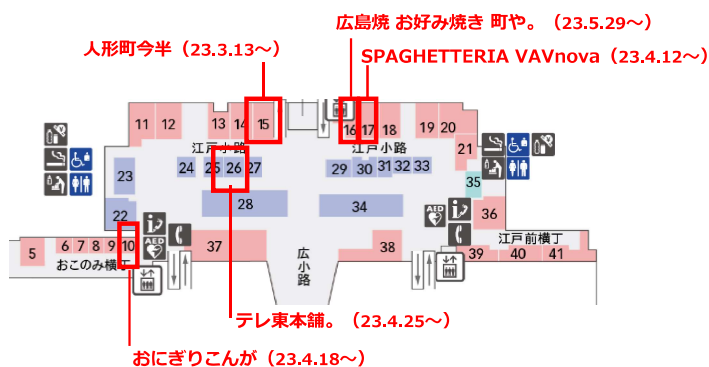
- 旅客増加に対応するため、休止施設の再開に向けて国や航空会社等の関係者間で調整中
- 中期経営計画では、2024年度からの運用再開と想定していた
- 今期予算上は、2023年7月から運用再開の前提
当面は午前中のみ、下期から運用時間を拡大する計画



◆ 店舗の再開、再配置

- 旅客数の回復に伴い、国内線、国際線で店舗の営業再開・営業時間の拡大を順次進めている
- 第3ターミナルでは、免税エリア・ロビーエリアで商業施設のリニューアルや再配置を実施し、回復する旅客需要の取込みに努める

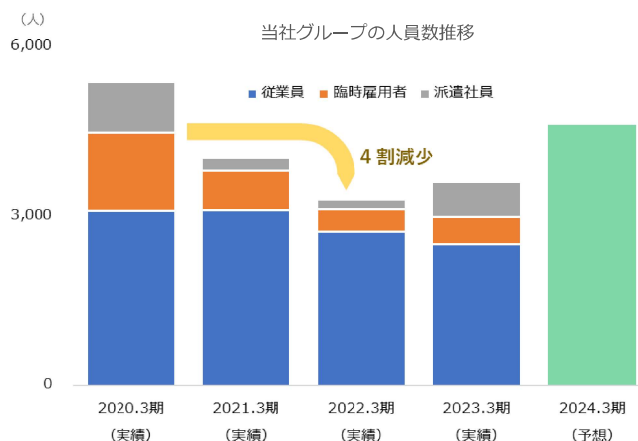
第3ターミナル4階商業エリア店舗リニューアル



- ・ 7ページをご覧ください。
- ・ 今後の旅客増加に対応するため、コロナ禍で休止していた第2ターミナル国際線施設を早期に再開するべく、国や航空会社等の関係者間で協議を進めております。
- ・ この施設については、中期経営計画では24年度からの運用再開を見込んでいましたが、今期予算では7月からの再開といたしました。
- ・ また、第3ターミナルでは、免税エリアやロビーエリアにおいて、商業施設のリニューアルや再配置を実施する一方で、休業していた店舗の営業を再開し、営業時間も順次、見直しを進めるなど、回復する旅客需要の取り込みに努めております。

(5) 人手不足への対応

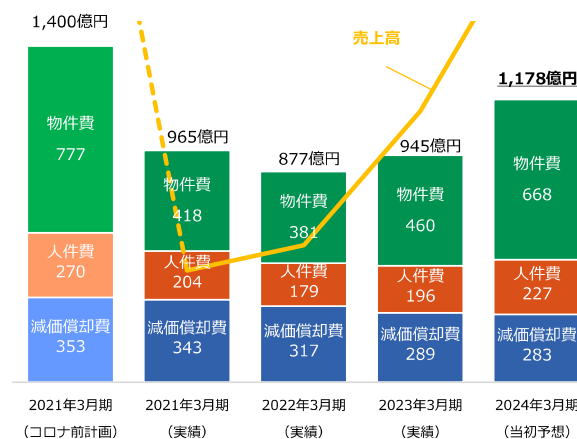
- コロナ禍において、正社員の雇用を維持し業務の内製化等を進めるも、全体の約4割の人員が減少（従業員の自然減や非正規社員の減少など）
- 昨年秋以降の航空需要の急回復に伴い、国際線売店やラウンジ等で人手不足が発生。グループ合同企業説明会を実施、新卒採用に加え、中途・非正規社員の採用強化
- ベースアップの実施、賞与削減の終了等、人員定着に向けて待遇改善を図り、早期にコロナ禍以前の安定した運営体制の回復を目指す
- 航空業界全体では保安検査業務などが人員不足だが、国や航空会社等と連携して積極的に対策に取り組む



(6) 販売費及び一般管理費の状況

◆ コスト上昇要因（物件費）

- 旅客数、売上高の増加に伴う変動的費用の増加
- 物価上昇に伴う水道光熱費等諸費用の増加
- 保守修繕費用の増加
- 第2ターミナル国際線施設の再開



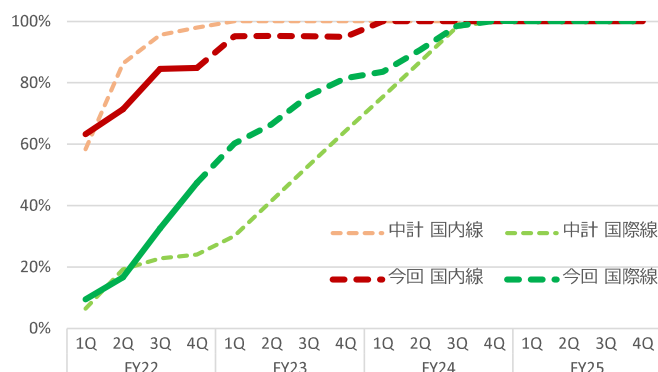
- ・ 8ページをご覧ください。
- ・ 当社における人員状況について説明いたします。
- ・ コロナ禍で厳しい事業環境の中、処遇面においては出来る限りの対応をし、需要回復時を見越して正社員の雇用の維持に努めました。その間、業務の内製化など人材の有効活用を図ってまいりましたが、退職に伴う自然減や非正規社員の減少などもあり、全体の約4割の人員が減少しました。
- ・ 一方で、昨年秋以降、航空需要が急速に回復し、特に国際線の売店やラウンジなどで人手不足が発生しているため、グループ合同企業説明会を実施するなど人材採用を強化しております。
- ・ 今後は新卒採用に加え、中途社員や非正規社員の採用も積極的に行うとともに、物価上昇に対応するために、ベースアップを実施し、コロナ禍で削減していた賞与水準を元に戻すなど、人員定着に向けて待遇改善にも取り組むことで、早期にコロナ禍以前の安定した運営体制の回復を目指してまいります。
- ・ なお、航空業界全体では、保安検査業務などで人員不足が起きていますが、この問題に対しても国や航空会社等と連携して、積極的に取り組んでまいります。
- ・ また、販売費及び一般管理費については、旅客数・売上高の増加や物価上昇に伴い、さまざまな費用が増加するほか、保守修繕費用の増加も見込んでおります。

3. 中期経営計画の進捗状況

(1) 旅客数予測（羽田空港）

	(万人)			
国内線	22年度	23年度	24年度	25年度
旅客数	5,247	6,564	6,900	6,900
目標比	76%	95%	100%	100%

国際線	22年度	23年度	24年度	25年度
旅客数	681	1,818	2,380	2,560
拡張後計画比	27%	71%	93%	100%
2019年比	37%	98%	129%	139%



(2) 2025年度ガイドラインと目標収支

指標	目標値
連結当期純利益	160億円以上
コスト削減額	25億円
ROA（EBITDA）	12%以上
自己資本比率	40%台への回復を目指す
配当性向	30%以上
SKYTRAX評価順位	World Best Airport TOP3

	2023年度 予想	2025年度 目標
営業収益	1,957億円	2,800億円
施設管理運営業	879億円	1,060億円
物品販売業	928億円	1,560億円
飲食業	150億円	180億円
営業利益	154億円	300億円
経常利益	131億円	270億円
当期純利益	90億円	160億円

Japan Airport Terminal Co., Ltd.

09

- 9ページをご覧ください。
- ここでは、25年度までの旅客数見通しと、25年度のガイドラインを示しております。
- 旅客数については、25年度の目標値に変更はありません。24年度については、国内線は変えずに、国際線を引き上げております。
- ガイドラインと目標収支を再掲しておりますが、今期は、25年度目標である営業利益 300億円の半分の水準と見ております。
- 中計策定時に比べて、資源価格の高止まりやそれに伴う物価上昇が、想定以上になっておりますが、中計に掲げた各施策をしっかりと進めることにより、目標達成を目指してまいります。

(3) 戦略ロードマップ

	2022		2023～2025	
サステナビリティ	➢ 推進体制の整備、中期計画の策定 ➢ TCFD提言に基づく情報開示	➢ 中計投資計画80億円 22年度投資額 8 億円	サステナビリティ基本方針に基づいた事業推進 サステナビリティ中期計画の実行、情報開示の拡充	
施設管理運営業	➢ オペレーショナル・エクセレンス推進	➢ 9年連続 SKYTRAX 5スターエアポート	オペレーショナル・エクセレンス推進	
	➢ 空室対策	➢ SNJ/ADO事務室移転 2,000㎡超（23年10月予定）	空室対策（誘致方針、活用方法の検討）	
	➢ 維持管理・案内・警備業務における コストリバウンドの抑制	➢ 22年度 維持管理・案内・警備費 対19年度比▲50億	運営コストリバウンド抑制 T2国際線施設再開対応	
	➢ T2サテライト工事着工	➢ T2サテライト工事進捗率 2.9%（23年4月）	T2サテライト本館接続 T1サテライト新設	
	➢ T1サテライト工事 本年8月施工者選定	➢ 25年度供用開始予定	商業リニューアル 店舗運営の効率化・多様化	
物品販売業 ／飲食業	➢ 羽田T3免税エリア新規オープン、リ ニューアル（レイ・ヴィトン、ディオール など）	➢ 21-22年度 羽田免税エリア 新規オープン、リニューアル 11店舗	羽田オリジナル商品開発・売上シェア拡大	
	➢ 羽田空港オリジナル新商品の開発 「羽田空港セレクション」催事開催 ➢ 空港店舗受取サービス「HANEDA PICK UP」、免税品予約サービス開始	➢ 新商品開発 国内線原価低減効果▲0.3%	T1マーケットプレイス等の再編・改装 体験価値を提供するリテールテイメントの展開	
新規事業 ／ノウハウ事業	➢ 東京クリエイティブサロンイベント参加	➢ 新規事業売上目標 2025年度 100億	E Cの販路・商材拡大	
	➢ 阿蘇くまもと国際空港新ターミナル 供用開始（開業準備・システム導入等コ ンサル実施）		One to Oneマーケティングの強化	
D X 推進	➢ 人流分析による混雑情報など情報発信に向けた実証実験実施		羽田価値活用＋ノウハウ活用 事業展開の強化	
	➢ HANEDAアプリ会員サービス拡充		新しいビジネスシーズ研究・開拓	
			デジタルマーケティング推進	
組織・人材	➢ 女性活躍推進、障がい者雇用の促進	➢ 女性管理職比率41% （23年3月）	人財の専門性・多様性確保 『自ら考え挑戦する』企業風土構築	
	➢ 産学連携（資生堂プロジェクト） 産学連携（東京大学プロジェクト）実施	➢ 障がい者法定雇用数 充足率125% （連結、23年4月）		
	➢ インナーブランディング活動 “プラスワンプロモーション”の浸透		戦略にあわせたグループ体制	

Japan Airport Terminal Co., Ltd.

10

- ・ 10ページをご覧ください。
- ・ ここでは各施策のロードマップを示しております。
- ・ 施設管理運営業では、高品質と利益向上の両立を果たすべく、ロボット等の技術も活用しながらオペレーションを見直し、維持管理コストの削減を図ります。
- ・ また、商業施設のリニューアルや空き区画のリーシングにより賃料等の増収を進め、収益の向上に取り組むとともに、昨今の物価高騰を踏まえて適正価格を検討してまいります。
- ・ 物品販売業・飲食業では、免税店へのトップブランド導入をはじめとした店舗の再配置を進めております。加えて、商品構成やサービス、オペレーション、原価率の見直しを行いつつ、オリジナルの商品展開などの施策を通じて収益拡大を図ります。
- ・ また、国際線旅客数の増加に対応して免税品予約サービスを拡大するとともに、越境ECでは新たな販売チャネルの開拓を目指すなど、EC事業による販路拡大を進めてまいります。
- ・ さらに、消費動向の変容に対応すべく、One to Oneマーケティングを強化し、顧客ニーズの発掘に取り組めます。
- ・ 組織面では、人材の多様性確保や、インナーブランディング活動“プラスワンプロモーション”を通じて、自ら考え挑戦する企業風土を構築してまいります。

(4) 投資計画

◆ 中期経営計画期間における投資想定額

	22年度	23年度	24年度	25年度	(億円) 合計
中計公表時	150	290	340	270	1,050
実績／予算	120	300			

(うち、サテライト整備投資)

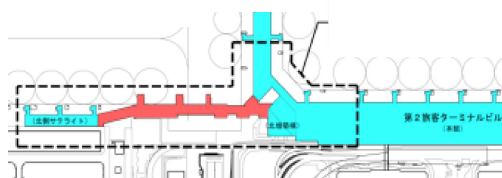
	22年度	23年度	24年度	25年度	(億円) 合計
中計公表時	60	190	180	100	530
実績／予算	64	150			

- サステナビリティ関連投資

CO2削減に係る設備工事（22～25年度合計総工事費）

- ・ 照明LED化工事：30 億円
- ・ 空調機更新工事：50 億円
- ※ 投資計画計上額は 35 億円

CO2削減の取り組み本格化で追加投資の可能性あり



Japan Airport Terminal Co., Ltd.

施設管理運営業 930 億円
・ T1/T2 サテライト整備工事、設備更新工事 等

物品販売業／飲食業 50 億円
・ 店舗リニューアル工事、システム更新 等

新規事業／ノウハウ事業 30 億円
・ 羽田イノベーションシティ、EC事業、ロボット事業 等

経営基盤、その他 40 億円
・ DX投資 等

- サテライト整備工事

将来の航空需要拡大への対応や旅客利便性の向上を図る
工事竣工予定 T1：2025年度、T2：2024年度

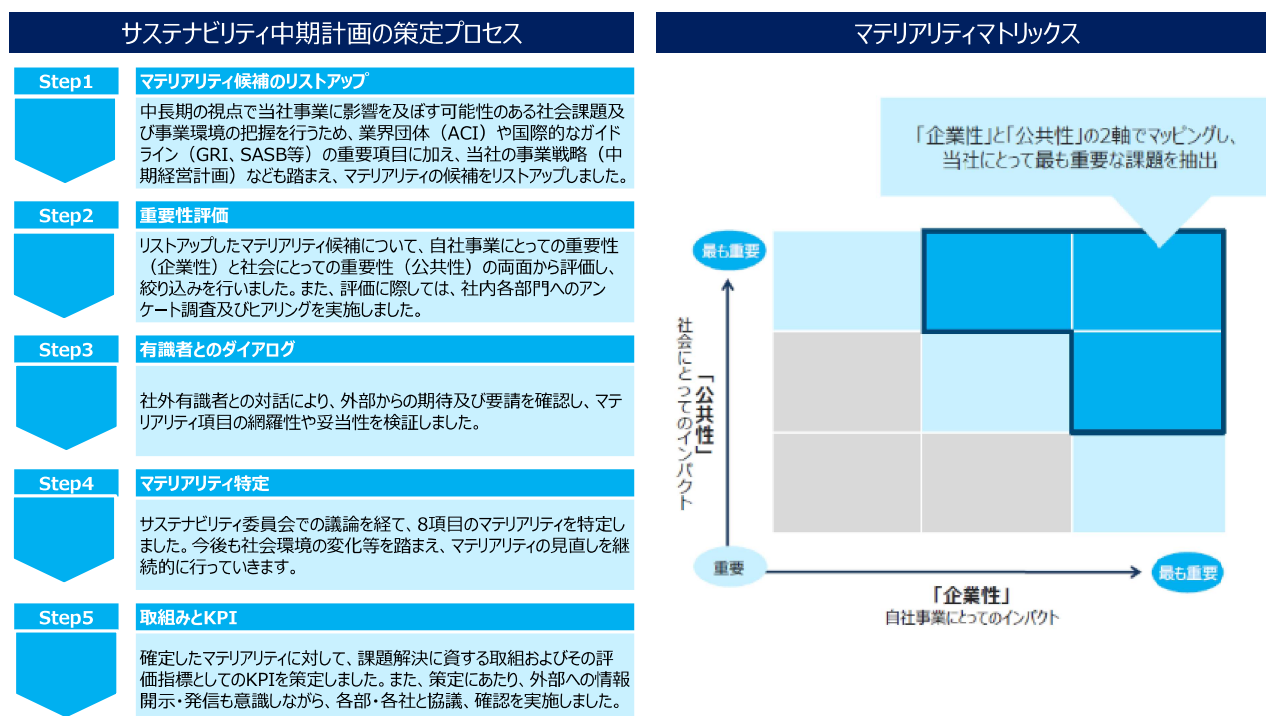


第2ターミナル増築部外観（イメージ）

- ・ 11ページをご覧ください。
- ・ ここでは設備投資の状況を示しております。
- ・ こちらも計画期間における投資額 1,050億円に現時点では変更ございません。
- ・ そのうち、約半分の 530億円は、増資により調達した資金を投じて、将来の航空需要の拡大への対応や、旅客利便性のさらなる向上を見据えて、国内線サテライト整備工事を行ってまいります。
- ・ 既に着手している第2ターミナル本館－サテライト接続工事は、24年度中の完成予定で、今期着手する第1ターミナル北サテライト新設工事は、25年度中に完成する予定となっております。
- ・ それ以外の投資は 520億円となります。なお、サステナビリティ関連としては、CO2削減で一過性の費用を含め 80億円の設備計画を見込んでおりますが、今後、検討してまいります取り組みが本格化しますと、追加で投資が発生する可能性がございます。

(1) サステナビリティ中期計画の策定

- マテリアリティ（重要課題）とKPI（重要業績評価指標）を骨子とするサステナビリティ中期計画を策定しました。
- マテリアリティについては、業界団体の指針、サステナビリティ関連のガイドライン、事業戦略などを踏まえて候補をリストアップし、「公共性」と「企業性」の2軸でマッピングし、自社グループだけでなくステークホルダーの視点も踏まえながら特定しました。



- ・ 12ページをご覧ください。
- ・ 当社は、サステナビリティを戦略推進の中核と位置付けて、基本方針を制定し、推進体制を整備してまいりましたが、今般、サステナビリティ経営のさらなる深化・浸透を図るため、マテリアリティ（重要課題）とKPI（重要業績評価指標）を骨子とするサステナビリティ中期計画を策定しました。
- ・ まず、当社グループにおけるマテリアリティを考えるにあたって、業界団体の指針、サステナビリティ関連の国際的なガイドライン、事業戦略などを踏まえて30項目の候補を選定いたしました。
- ・ その後、当社グループにとって重要な視点である「公共性」と「企業性」の2軸でマッピングし、自社グループだけでなくステークホルダーの視点も踏まえながら検討して重要性を評価し、さらに外部の視点を取り入れるために社外有識者からの意見を伺った上で、8項目のマテリアリティを特定しております。

(2) マテリアリティ（重要課題）及びKPI（重要業績評価指標）

- 長期ビジョンを実現するために取り組むべき重要課題（マテリアリティ）を特定し、また進捗管理を実施するためのKPIや計画・目標を設定致しました。
- 今後、サステナビリティ推進体制のもと、KPIに対する計画・目標の進捗管理、見直しを実施し、マテリアリティ解決に向けた取り組みを推進してまいります。

区分	マテリアリティ	取組み	主なKPI（重要業績評価指標）	目標年	関連するステークホルダー	2030年の目指すべき姿	貢献するSDGs
E	気候変動への対策	CO ₂ 排出量の削減	対2013年度比46%削減（2050年ネットゼロ） ターミナル増築時のZEB oriented取得（T1サテライト）	2030 2025	パートナー 地球環境	安全・安心な空港 エコエアポート	
	限りある資源の有効活用	環境に配慮した素材・商材の導入	直営物販店舗（自主編集）の全店においてエシカル商品を展開する ターミナル増築時の木造木質化（T1サテライト）	2025 2025	パートナー 地球環境	安全・安心な空港 エコエアポート	
		廃棄物の抑制・資源循環	グループ飲食事業における食品廃棄量の低減に向けた課題の特定及び2025年度目標の設定 ターミナルで回収したペットボトルをすべて水平リサイクルする	2023 2025			
S	安心・快適で先進的な空港づくり	ターミナル機能の強化	SKYTRAX評価「5スターエアポート」継続（ターミナル増築、旅客動線の改善、サイネージの拡充、商業施設の多様化など）	毎年継続	お客さま パートナー 従業員 地域社会 共通	世界随一の「おもてなし」 安全・安心な空港 快適な旅～ストレスフリー～	
		安全・安心の確保	防災訓練等の継続実施（150回/年実施、3,000参加延人数/年）	毎年継続			
		ユニバーサルデザインの推進	SKYTRAX評価「ベストPRM NO.1」継続 ターミナル内移動電動カート・自動運転車いすの全ターミナルへの導入完了	毎年継続 2025			
		デジタル技術の活用	5カテゴリー（①清掃②案内/翻訳③移動支援④警備⑤物販/飲食）におけるデジタル・ロボット技術の導入拡充	2025			
		地方との交流創出	羽田空港という「場」を活用した地方・特産品の常設プロモーション店舗の2023年度設置、及びイベントスペースでのプロモーション展開を毎年24回以上実施 羽田空港で培ったノウハウや導入製品（ロボット等）を、国内外空港などの施設へ年間50件提供	毎年継続 2025			
	地域・地方への貢献	地域社会への還元	地元大田区等の小中学生をはじめとした空港見学・職業体験プログラムの参加人数1,000人以上継続	毎年継続	お客さま パートナー 地域社会	安全・安心な空港 快適な旅～ストレスフリー～	
			HiCityランドオープン（医療サービス・賑わい創出・交通結節点の提供などによる地域貢献）	2023			
	人財育成	人財のプロ集団化	多様なスキルを持った人財の積極的な採用・育成 新たな事業の創造・業務改善につながる産産連携、産学連携、外部出向の実施	実績管理	お客さま 従業員	世界随一の「おもてなし」	
		従業員エンゲージメント向上	「自ら考え、挑戦する人財」を促進するインナーブランディング活動（プラスワンプロモーション）の全グループ従業員への浸透	2025			
	ダイバーシティ&インクルージョンの推進及び人権の尊重	ダイバーシティ&インクルージョンの推進	男性の育児休業取得率100%、女性管理職比率40%※単体 障がい者雇用率6.6%※単体	2027 2025	お客さま パートナー 従業員 地域社会 共通	世界随一の「おもてなし」 安全・安心な空港	
		人権デューデリジェンスの実施	人権リスクの調査と課題・対応策の特定	2023			
G	公正な事業活動の推進	コンプライアンス遵守の徹底	企業活動における不適切な行動（重大な不正行為違反）発生件数ゼロ	毎年継続	お客さま パートナー 従業員 株主/投資家 共通	世界随一の「おもてなし」 安全・安心な空港 快適な旅～ストレスフリー～ エコエアポート	
		サステナビリティガバナンスの強化	サステナブル調達ガイドラインの策定と取引先への周知 有識者との対話 年2回	2023 毎年継続			
	リスク管理の強化	リスク管理体制の強化	リスク管理委員会の設置と優先リスクに対するPDCAサイクルの確立	2023	お客さま 従業員 株主/投資家 共通	世界随一の「おもてなし」 安全・安心な空港 快適な旅～ストレスフリー～ エコエアポート	
		サイバーセキュリティ対策の強化	サイバーセキュリティ対策不備によるターミナルビル運用への重大な影響発生件数ゼロ	毎年継続			

- ・ 13ページをご覧ください。
- ・ 8項目のマテリアリティを、E（環境）、S（社会）、G（ガバナンス）の3つに区分しております。
- ・ 環境としては「気候変動への対策」と「限りある資源の有効活用」で 2項目、社会としては「安心・快適で先進的な空港づくり」、「地域・地方への貢献」、「人財育成」、「ダイバーシティ&インクルージョンの推進及び人権の尊重」で 4項目、ガバナンスとしては「公正な事業活動の推進」、「リスク管理の強化」で 2項目となっております。
- ・ それぞれのマテリアリティについて、当社グループの事業と社会課題の関係性を整理し、その解決のために 17項目の取り組みを設定しました。
- ・ つぎに、進捗管理を実施するための評価指標となる 27項目のKPIを設定し、それぞれのKPIに対して目標年と具体的な計画を設定いたしました。
- ・ 今後、サステナビリティ推進体制のもと、定期的にKPIに対する計画の進捗を管理し、必要に応じて計画を見直すことで、マテリアリティの解決に向けて取り組んでまいります。

(3) マテリアリティと中期経営計画との関係性

- 今般特定したマテリアリティは、中期経営計画（2022～2025年度）「To Be a World Best Airport 2025 ～人にも環境にもやさしい先進的空港2030に向けて～」における戦略の方向性とも合致しています。
- マテリアリティに対して継続的に取り組むことで、中期経営計画に掲げる戦略を実践し、2030年に目指す姿「人にも環境にもやさしい先進的空港2030」の実現を目指します。

中期経営計画の戦略とマテリアリティ対応表									
中期経営計画の戦略の方向性		サステナビリティ中期計画／マテリアリティ（重要課題）							
		気候変動 への対策	限りある 資源の 有効活用	安心・快適で 先進的な 空港づくり	地域・地方 への貢献	人財育成	D&Iの推進 及び 人権の尊重	公正な 事業活動の 推進	リスク管理の 強化
収益基盤の 強化	再成長土台の確立 改革・イノベーション（変える）	●	●	●					
	空港事業の成長 成長・進化（伸ばす）	●	●	●	●				
	収益基盤の拡大 挑戦・チャレンジ（広げる）	●	●	●	●				
経営基盤の 強化	DX・新技術活用による 改善・革新			●			●		●
	組織・人財・ガバナンス					●	●	●	●
	財務戦略							●	●

- 14ページをご覧ください。
- ここでは、中期経営計画で示した戦略の方向性と、8項目のマテリアリティとの関係性を示しております。
- 戦略の方向性とも整合しているマテリアリティに対して継続的に取り組むことで、中期経営計画に掲げる「人にも環境にもやさしい先進的空港 2030」の実現を目指してまいります。

(4) TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に基づく情報開示

- 当社では2022年9月にTCFD提言への賛同を表明し、2023年5月よりTCFD提言に基づく情報開示を開始いたしました。
- 今後も、当社を取り巻く事業環境を認識し、リスク・機会の分析を深化させるとともに、対応策を推進し、関連情報の開示に努めてまいります。



ガバナンス

- 代表取締役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を年2回以上開催
- 気候変動関連の取組を経営の重要課題に位置づけ、サステナビリティ委員会を中心に取組方針の策定や進捗管理を行い、経営会議において審議がなされた後、取締役会に報告、決議されております

戦略

- 気候変動が当社グループの事業に与える影響を評価するため、2つのシナリオ（「1.5℃シナリオ」及び「4.0℃シナリオ」）を用いて分析を実施
- 2つのシナリオを踏まえたリスクと機会の抽出、影響度評価、リスクへの対応策を設定

リスク管理

- グループ全体のリスク管理体制の高度化を目的として、2023年4月1日にリスク管理委員会を設立
- 気候変動関連リスクのうち当社の事業や業績に与える影響の大きいものについては、「優先リスク」としてリスク管理委員会において検証・評価し、必要に応じて見直しを実施

指標と目標

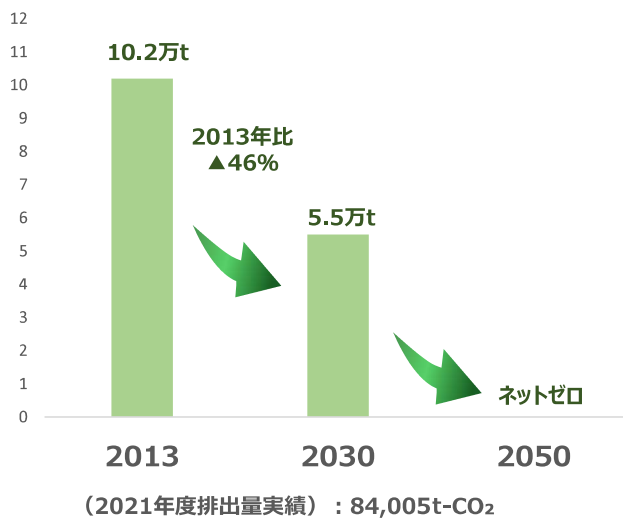
- サステナビリティ中期計画の「気候変動への対策」におけるKPIとして、GHG排出量スコープ1及びスコープ2に関し、2030年までに2013年対比で46%削減、2050年までにカーボンニュートラルを実現することを長期目標に設定

- ・ 15ページをご覧ください。
- ・ ここでは、TCFD提言に基づく情報開示について説明いたします。
- ・ 当社は、気候変動についても重要な経営課題の1つであると位置づけており、昨年9月にTCFD提言への賛同を表明し、本年5月に開示推奨項目である「ガバナンス」、「戦略」、「リスク管理」、「指標と目標」に関する情報を開示しました。
- ・ 「ガバナンス」については、代表取締役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を中心に、取組方針の策定や進捗管理を行い、経営会議及び取締役会に報告する体制となっております。
- ・ 「戦略」については、気候変動が当社グループの事業に与える影響を評価するため、1.5℃と4.0℃の2つのシナリオを分析し、それぞれ、リスクと機会を抽出し、影響度を評価し、リスクへの対応策を設定しました。
- ・ 「リスク管理」については、気候変動関連リスクのうち、当社の事業や業績に与える影響の大きいものを「優先リスク」として、本年4月に設立したリスク管理委員会において検証・評価し、必要に応じて見直しを実施してまいります。
- ・ 「指標と目標」については、温室効果ガス排出量を、2030年までに2013年対比で46%削減し、2050年までにカーボンニュートラルを実現することを長期目標に設定しております。

(5) CO2排出量削減目標

■ 2050年カーボンニュートラル実現の長期目標を実現する道筋として、CO2排出量削減の具体的取組を以下の通り想定しています。

【CO2排出量（Scope1、Scope2）※削減目標】



【想定する対策】

Scope1 及び Scope2	省エネ	・照明のLED化 ・空調機更新
	再エネ 新エネ	・購入電力の再エネ化 ・オンサイトの再生可能エネルギー発電の検討 ・熱源使用の効率化 ・新エネルギーの利活用に向けた調査及び検討
	その他	・ターミナル工事時の木造木質化等サステナブル建築やZEB化の検討 ・将来的なカーボン・クレジットの活用
Scope3（ステークホルダーとの協力）		・実績把握、目標及びロードマップの設定 ・関係するステークホルダーとともにランドサイド・エアサイドにおける各種脱炭素施策を検討

※対象範囲：羽田空港内における当社グループのCO2排出量（羽田空港内の当社グループ保有の空港内車両による排出を除く）

排出範囲：事業の運営により自家で消費したエネルギー起源のCO2

詳細は当社HP「サステナビリティ」(<https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/sustainability/>) に開示しております

- ・ 16ページをご覧ください。
- ・ KPIとした温室効果ガス排出量は、当社グループの羽田空港内の事業運営において、自家消費したエネルギー起源のCO2排出量を、その対象としております。
- ・ 当社はこれまでも、国土交通省の「東京国際空港エコエアポート協議会」の枠組みの中で、羽田空港のステークホルダーの皆さまとともに、環境負荷低減への取り組みを進めてまいりました。
- ・ 一方で、それらの省エネ施策だけでは効果が限定的であることから、水素の利用などの新エネルギー分野の調査・検討を進めております。
- ・ 但し、カーボンニュートラル達成までの道のりには不確実性が伴うため、将来の革新技术を含めたさまざまな選択肢を、引き続き、柔軟に検討してまいります。
- ・ 今後も、当社を取り巻く事業環境を認識し、ステークホルダーの皆様と協力しながら、空港全体における実効性のある排出量削減を進めるとともに、気候変動に関連するリスク・機会の分析を深め、対応策を推進し、関連情報の開示に努めてまいります。

将来の見通しに関する記述についてのご注意

本資料に掲載されている、弊社の計画、目標、方針、戦略、判断、財務的予測、将来の数値・金額などのうち、歴史的事実でないものは、弊社に関わる将来の見通しに関する記述であり、弊社の経営陣が現在入手可能な情報に基づく予測、想定、認識、評価、判断、前提（仮定）等を基礎としています。これらの実現についてはさまざまな要素の潜在的リスクや不確実性を含んでいます。

なお、本資料は投資勧誘を目的としたものではありません。投資に関する決定は、利用者ご自身のご判断において行われますようお願い申し上げます。

お 問 い 合 せ 先

日本空港ビルディング株式会社 企画管理本部 経営企画部 I R 課

T E L : 0 3 (5 7 5 7) 8 4 0 9

F A X : 0 3 (5 7 5 7) 8 0 2 9

E - M A I L : ir@jat-co.com

- 最後になりますが、社会経済活動が正常化するなか、航空需要は一部ではコロナ前の水準を超える局面に入ってきております。
- 資源価格の高騰や労働力不足、さらにはデジタル社会への移行や脱炭素を巡る状況など、対応すべき課題は多いですが、その中で当社は、長期的な目標をしっかりと見据えて、必要な施策を着実に実行してまいります。
- 皆さま方におかれましても、ご理解とご支援を賜りたく、今後とも宜しくお願い致します。
- 説明は以上となります。有り難うございました。